Deutscher Bundestag **Drucksache 15/1064**
15. Wahlperiode 27. 05. 2003

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 15/966 –

Fakten zum Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 20. März 2003 wurde der Referentenentwurf des neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) seitens des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Dr. Manfred Stolpe, der Presse vorgestellt. Ein an und für sich ungewöhnliches Verfahren, denn es handelt sich hierbei um eine weder mit den Bundesländern und den Bundesressorts abgestimmte noch durch das Kabinett gebilligte Vorlage der Verwaltung. Erst durch Beschluss der Bundesregierung erhält der BVWP seine Wirksamkeit.

Durch dieses Verhalten wurde nun eine öffentliche Diskussion im Hinblick auf die Einstufung einzelner Projekte in den Vordringlichen beziehungsweise Weiteren Bedarf in Gang gesetzt, ohne dass aber das den Einstufungen zugrunde liegende Zahlenmaterial seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) bereitgestellt wurde.

Vorbemerkung der Bundesregierung

I. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) hat sich bei der Einleitung der Abstimmungs- und Anhörungsphase zum Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans 2003 (BVWP 2003) an dem Verfahren orientiert, das schon beim Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 1992 (BVWP ’92) praktiziert wurde: Seinerzeit wurde der Entwurf des BVWP ’92 den Bundesressorts, den Ländern, der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn, den Spitzenverbänden und Fachkreisen zeitgleich mit der Einladung für entsprechende Gespräche übermittelt. Auch die Öffentlichkeit wurde durch eine Pressemitteilung über den Entwurf des BVWP ’92 informiert (Pressemitteilung Nr. 93/92 des damaligen Bundesministers für Verkehr vom 8. April 1992).

II. Zur Information über die Projekte und ihre Bewertungen wurden die Länder insbesondere seit Mai 2002 mit umfassenden Materialien ausgestattet.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 23. Mai 2003 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Die nunmehr aktualisierten Entwürfe der Projektdossiers stehen wie auch die Textfassung des Entwurfs zum BVWP 2003 auf der Internet-Website des BMVBW zur Verfügung. Nach dem Verständnis der Bundesregierung ist es der angekündigten Offenheit bei der Überarbeitung des BVWP ’92 geschuldet und zur Erzielung des erforderlichen Konsenses mit allen Betroffenen erforderlich, auch die Parlamentarier über den Entwurf des BVWP 2003 als Vorstufe zur Novellierung der Bedarfsplangesetze zu informieren und zwar in der gleichen Weise wie die Bundesländer und die Bundesressorts. Naturgemäß kann über einen Entwurf nur vor einem Kabinettbeschluss zum BVWP 2003 beraten werden.

III. Bei der Beurteilung von Projekten darf nicht übersehen werden, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) bei der Entscheidung über die Einstufung in die einzelnen Bedarfskategorien nicht das allein ausschlaggebende Kriterium ist. Hierzu geben sowohl der Entwurf des BVWP 2003 als auch die Broschüre „Bundesverkehrswegeplan 2003. Grundzüge der gesamtwirtschaftlichen Bewertungsmethodik“ Auskunft.

1. Wie ist das jeweilige Nutzen-Kosten-Verhältnis der im Anhang zum Entwurf des BVWP aufgeführten Straßenbauvorhaben?

In den erstmalig in den Entwurf der Textfassung aufgenommenen Listen der Bundesfernstraßenvorhaben sind wie bei den Projekten der Verkehrsträger Schiene und Wasserstraßen keine NKV genannt. Die NKV sind – bezogen auf das jeweils zugehörige Projekt – in den im Internet unter http://www.bmvbw.de/spezial/Verkehrswegeplan/prins.html veröffentlichten Projektdossiers enthalten. Die dort ausgewiesenen NKV der Projekte korrespondieren mit denen der im Entwurf des BVWP 2003 aufgeführten zugehörigen Verkehrseinheiten, deren Darstellung aus Gründen der Feinsteuerung von Maßnahmen geboten ist. Soweit die Vorhaben nicht zu den laufenden Maßnahmen gehören, sind sie im Rahmen der Überarbeitung des BVWP ’92 nach bundeseinheitlicher Methodik in der Regel neu bewertet worden. Dadurch sind die Voraussetzungen für die Einstellung in den Vordringlichen Bedarf gegeben.

Die Ausweisung der NKV in den Projektdossiers entspricht dem bei der Aufstellung des BVWP ’92 praktizierten Verfahren. Auch 1993 erfolgte die Beratung des Entwurfes zum Vierten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes auf der Grundlage von Projektdossiers.

2. Gibt es Projekte im Referentenentwurf zum BVWP, die aufgrund von Zusagen des Bundeskanzlers bzw. der Leitungsebene des BMVBW in den Vordringlichen Bedarf eingestuft wurden, und wenn ja,

   a) um welche konkreten Projekte mit welchem Investitionsvolumen handelt es sich hierbei,

   b) welches Nutzen-Kosten-Verhältnis liegt diesen Projekten zugrunde,

   c) aus welchem konkreten Grund wurden die Projekte in den Vordringlichen Bedarf eingestuft?

a) Wo dies fachliche Überlegungen und Bewertungen erlaubten sind bereits vor der Vorlage des BVWP-Entwurfs vom Bundeskanzler bzw. der Leitung des BMVBW Zusagen zur Aufnahme in den Entwurf erfolgt. Es handelt sich um die nachfolgend aufgeführten Projekte:

Straße	Bezeichnung	Bautyp	BVWP- Nr.
	Baden-Württemberg		
B 10	Verlegung in Enzweihingen	Neubau	BW8264
B 10	Gingen/O–Geislingen/M	Neubau	BW7603
B 27	Tübingen-Bläsibad (Langer Schindhau-Basistunnel)	Neubau	BW6105
B 28	Verlegung in Freudenstadt	Neubau	BW8118
B 31	Stadttunnel Freiburg	Neubau	BW8613
B 311	OU Unlingen	Neubau	BW8220
	Bayern		
A 6	AS Amberg/O–AK Pfreimd	Neubau	
A 94	Malching–Tutting	Neubau	BY5034
B 4	A 3–Flughafenstr. (Anbindung FH Nürnberg)	Neubau	BY7535
B 23	OU Oberau	Neubau	BY8190
B 85	AS Schwandorf–Wackersdorf	Erweiterung	BY7503
B 85	OU Neukirchen v. W.	Neubau	BY7503
B 299	OU Tanzfleck	Neubau	BY8253
B 299	OU Grafenwöhr	Neubau	BY8270
B 300	OU'en Diedorf, Vogelsang	Neubau	BY8621
B 301	N-OU Freising	Neubau	BY8622
B 301	OU Au i.d. Hallertau	Neubau	BY8623
B 472	OU Bertoldshofen	Neubau	BY8630
	Brandenburg		
A 10	AD Werder–AS Berlin-Spandau–AD Havelland	Erweiterung	BB5016
A 14	Landesgrenze ST/BB–Landesgrenze BB/MV	Neubau	ST 5142
B 87	OU'en Biebersdorf, Mittweide, Trebatsch/Sabrodt, Ranzig, Lübben	Neubau	BB6616
B 96	OU Freienhufen	Neubau	BB8073
B 96n	OU'en Ruhland, Schwarzbach, Hosena	Neubau	BB7606
B 179	OU Königs Wusterhausen	Neubau	BB8203
B 189	OU'en Groß-Pankow, Retzin, Kuhbier,	Neubau	ST5142
B 189n	OU'en Kemnitz, Heiligengrabe, Wittstock/Dosse, Babitz, Schweinrich; Netzergänzung L 15–Landesgrenze BB/MV	Neubau	ST5142
B 246	OU Schneeberg/Beeskow	Neubau	BB8218

Straße	Bezeichnung	Bautyp	BVWP- Nr.
	Hessen		
B 27	OU Ludwigsau/Friedlos	Neubau	HE8071
B 83	OU Bad Karlshafen, Hofgeismar	Neubau	HE6305
	Mecklenburg-Vorpommern		
A 14	Schwerin (A 24)–Landesgrenze MV/BB	Neubau	ST5142
B 5	S-OU Ludwigslust	Neubau	MV6036
B 96	OU Neustrelitz (Altstrelitz)	Erweiterung	
B 96	Neubrandenburg–Neustrelitz	Erweiterung	MV6603
B 104	BAB-Zubringer Neubrandenburg (OU Warlin u. Küssow)	Neubau	MV5063
B 105	OU Neubukow	Neubau	MV8027
B 109	OU Levenhagen	Neubau	MV8060
B 110	OU Dargun	Neubau	MV8031
B 196	OU Bergen	Neubau	MV8612
B 198	OU Mirow, 1. und 2. BA; /B 189 OU Mirow–Landesgrenze MV/BB	Neubau	ST5142
	Niedersachsen		
A 20	K 28–Elbquerung (Landesgrenze NI/SH)	Neubau	
A 26	Stade–K 28	Neubau	
A 39	Wolfsburg (B 188)–Lüneburg (1. BA Uelzen–Lüneburg)	Neubau	ST5142
B 73	OU Cuxhaven–Otterndorf	Neubau	NI5110
B 210	Verlegung s Emden	Neubau	NI8149
B 212	Harmenhausen–Landesgrenze NI/HB; OU Berne (ohne Huntebrücke–L 875)	Neubau	NI5025
	Nordrhein-Westfalen		
B 1	Salzkotten–Paderborn	Erweiterung	NW8606
B 58	OU Wulfen	Neubau	NW8156
B 61	Löhne/Wittel–Vlotho/Exter	Neubau	NW7171
B 237	Bergisch Born–Hückeswagen	Neubau	NW7100
B 258n	Aachen–Bundesgrenze D/NL	Neubau	
	Rheinland-Pfalz		
A 6	AS Kaiserslautern/W–AS Kaiserslautern/0	Erweiterung	RP5001
B 41	OU'en Niederbrombach, Oberbrombach, Rötsweiler, Martinstein	Neubau	RP7609
B 48	OU Klingenmünster	Neubau	RP7609
B 50	FH Hahn–Nieder Kostenz–Kauerhof	Erweiterung	RP6612
B 260	OU Dausenau	Neubau	RP8616
B 327	OU Gödenroth	Neubau	RP8104

Straße	Bezeichnung	Bautyp	BVWP- Nr.
	Saarland		
B 423	OU Schwarzenbach und Schwarzenacker	Neubau	SL8015
	Sachsen		
A 14	AS Leipzig/Messegelände–AS Leipzig/Nordost–AS Leipzig/ Ost–AK A 14/A 38	Erweiterung	SN5007
A 72	AD A 38/A 72–AS N Borna; AS S Borna–AS B 7n (einschl. Zubringer Altenburg); AS B 7n–AS Penig–Niederfrohna	Neubau	SN5009
A 72	AS N Borna–AS S Borna	Erweiterung	SN5009
B 95	OU Ehrenfriedersdorf	Neubau	SN6066
B 115	OU Krauschwitz, 1. und 2. BA	Neubau	SN6608
B 156	OU Malschwitz/Niedergurig	Neubau	SN8119
B 169	OU Gröditz	Neubau	SN6004
B 173	OU'en Mülsen, Bernsdorf	Neubau	SN6229
B 174	OU'en Großolbersdorf/Hohndorf, Hirtstein/Reitzenhain	Neubau	SN6502
B 178	Löbau–Obercunnersdorf–Niederoderwitz und Zittau	Neubau	SN5077
B 181	A 9–Stadtgrenze Leipzig	Neubau	SN8178
	Sachsen-Anhalt		
A 14	Landesgrenze BB/ST–B 190n–B 189–A 2	Neubau	ST5142
B 1	/B 246 OU Burg	Neubau	ST8014
B 190n	A 14–B 71 s Salzwedel; B 71–A 39; A 14–Landesgrenze ST/BB	Neubau	ST5142
B 245	OU Bebertal	Neubau	ST8123
	Schleswig-Holstein		
A 20	Landesgrenze NI/SH–A 23–A 7	Neubau	SH5001
	Thüringen		
B 85	OU Oldisleben–Heldrungen	Neubau	TH7049
B 176	OU Kölleda, 1. und 2. BA	Neubau	TH8051
B 249	OU Mühlhausen (B 247–L 1016–B 249)	Neubau	TH6501

Das Gesamt-Finanzvolumen der aufgelisteten Vorhaben umfasst rund 3,7 Mrd. Euro. Zu Bundesschienenwegen und Bundeswasserstraßen wurden keine Zusagen des Bundeskanzlers bzw. der Leitungsebene des BMVBW gemacht.

b) Die einzelnen NKV der zugehörigen Projekte sind den über das Internet allgemein zugänglichen Projektdossiers zu entnehmen; siehe Antwort zu Frage 1.

c) Der Vorschlag zur Einstufung in den Vordringlichen Bedarf beruht auf Einzelgesprächen auf politischer Ebene und wird durch fachliche Überlegungen sowie erfolgte Bewertungen gestützt; siehe hierzu Ziffer III der Vorbemerkung der Bundesregierung. Die abschließende Entscheidung über die künf-

tige Einstufung der Vorhaben trifft der Deutsche Bundestag im Rahmen seiner Beratung über das Fünfte Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes.

3. Aus welchem Grund wurden beim Finanzrahmen 2001 bis 2015 14 Mrd. Euro für regionale und kommunale Schienenverkehrsprojekte aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und dem Regionalisierungsgesetz dem Finanzvolumen hinzugerechnet, während für die Straße Investitionen für den kommunalen bzw. regionalen Straßenbau nach dem GVFG außen vor bleiben?

Wie auch im Entwurf des BVWP 2003 in Kapitel 5.1 auf Seite 36 ausdrücklich ausgeführt wurde, handelt es sich bei den genannten 14 Mrd. Euro aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und dem Regionalisierungsgesetz (RegG) um Mittel, die außerhalb des Entwurfs des BVWP 2003 stehen. Sie sind deswegen auch nicht in Finanz-Tableaus zum Entwurf des BVWP 2003 aufgeführt, werden aber erwähnt, um dem politischen Anliegen nach Angleichung der Investitionsmittel für Bundesfernstraßen und Schienenwege Ausdruck zu verleihen. Aus dem GVFG wurde nur der Anteil der Schieneninvestitionen des GVFG-Bundesprogrammes eingerechnet. Das GVFG-Bundesprogramm enthält gemäß § 6 Abs. 1 keine Investitionen für den kommunalen und regionalen Straßenbau. Allen zur Angleichung heranzuziehenden Mitteln ist gemein, dass es Mittel in Infrastrukturen des Bundes bzw. der Eisenbahnen des Bundes sind.

4. Ist der Bundesregierung bekannt, wie die Mittel aus dem GVFG und dem Regionalisierungsgesetz verwendet werden?

Die Mittel nach dem GVFG teilen sich auf in Länderprogramme (80 % der Mittel) und ein Bundesprogramm (20 % der Mittel). Gemäß Artikel 104a des Grundgesetzes (GG) weisen die Länder dem Bund die Verwendung der Mittel der Länderprogramme in einem vereinfachten Verfahren nach. Die Verwendung der Mittel aus dem Bundesprogramm ist der Bundesregierung bekannt.

Den Ländern steht gemäß Artikel 106a GG für den öffentlichen Personennahverkehr aus dem Steueraufkommen des Bundes ein Betrag zu. Das Nähere ist im RegG geregelt. Gemäß § 7 RegG sind diese Mittel insbesondere für die Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs zu verwenden; dazu gehören auch Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur. Artikel 106a GG begründet eine Zahlungspflicht des Bundes; es handelt sich nicht um Finanzhilfen im Sinne des Artikels 104a Abs. 4 GG und nicht um „Kann“-Leistungen. Ins Einzelne gehende Prüfungsrechte hinsichtlich der Verwendung der Mittel, wie sie nach Artikel 104a Abs. 4 GG in beschränktem Maße gegeben sind, stehen dem Bund nicht zu. Über die konkrete Verwendung der Mittel entscheiden die Länder in eigener Verantwortung. Für Bundesfernstraßen werden nach dem GVFG sowie nach dem RegG keine Mittel verwendet.

5. Wie setzen sich die für die Jahre 2001 bis 2015 eingeplanten Mittel aus dem GVFG und Regionalisierungsgesetz in Gesamthöhe von rund 14 Mrd. Euro konkret zusammen?

Die Frage unterstellt, dass die nachgefragten Mittel für Vorhaben des BVWP 2003 verwendet werden; dies trifft nicht zu.

Auf der Grundlage des GVFG erhalten die Länder nach heutiger Rechtslage jährlich ca. 1,68 Mrd. Euro vom Bund. Gemäß § 5 Abs. 1 RegG erhielten die

Länder 2001 13,429 Mrd. DM (rund 6,87 Mrd. Euro). Von 2002 bis 2007 stehen den Ländern jährlich 6,745 Mrd. Euro zu, die ab 2003 gemäß § 5 Abs. 2 RegG mit 1,5 % dynamisiert werden, so dass im Jahr 2003 6,846 Mrd. Euro zur Verfügung stehen. Bis 2007 werden die Mittel auf 7,266 Mrd. Euro ansteigen. Im Jahr 2007 ist gemäß § 6 RegG insbesondere zu prüfen, in welcher Höhe die Mittel ab 2008 an die Länder gezahlt werden sollen.

Die genannten rund 14 Mrd. Euro aus dem GVFG und dem RegG sind nicht in das Investitionsvolumen des Referentenentwurfes (148,9 Mrd. Euro) des BVWP 2003 eingeplant. Sie stehen der Schiene außerhalb des BVWP für investive Zwecke zur Verfügung und setzen sich wie folgt zusammen:

GVFG-Mittel		
Anteil der Schieneninvestitionen am GVFG-Bundesprogramm durchschnittlich je Jahr	130 Mio. Euro	
Hochrechnung 2001 bis 2015		1,95 Mrd. Euro
Regionalisierungsmittel		
Regionalisierungsmittel insgesamt im Jahre 2007 darunter für	7,20 Mrd. Euro	
– Bestellungen von Verkehrsleistungen	4,60 Mrd. Euro	
– Verbesserungen im ÖPNV und für Investitionen ● davon erfahrungsgemäß ein Drittel für Schieneninvestitionen	2,60 Mrd. Euro 0,85 Mrd. Euro	
Hochrechnung 2001 bis 2015		12,75 Mrd. Euro
Summe aus GVFG- und Regionalisierungsmitteln		**14,70 Mrd. Euro**

6. Handelt es sich bei den Investitionen nach dem GVFG und dem Regionalisierungsgesetz um Investitionen des Bundes oder stehen diese Mittel den Ländern zu?

Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen.

7. In welcher Höhe werden Mittel nach dem GVFG für den Zeitraum 2001 bis 2015 für den kommunalen beziehungsweise regionalen Straßenbau eingesetzt?

Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen. Über die Verwendung der Mittel nach dem GVFG aus dem Länderprogramm entscheiden die Länder in eigener Verantwortung. Dies gilt auch für die Mittelaufteilung auf Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und Vorhaben des kommunalen Straßenbaus.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333